



www.faib.it faib@confesercenti.it

Le associazioni dei gestori Faib Confesercenti, Fegica Cisl, Figisc/Anisa Confcommercio incontrano il ministro Cingolani al quale consegnano una bozza di DDL sulla riforma del settore.

Di seguito la relazione illustrativa della bozza di DDL e comunicato congiunto

Segue a pag. 2

Corrispettivi distributori carburanti, Faib Fegica e Figisc all'Agenda delle Dogane: urgente introdurre fase transitoria nel primo semestre del 2021

Faib Confesercenti, Fegica Cisl e Figisc Confcommercio con una nota unitaria hanno richiamato l'attenzione dell'Agenda delle Dogane e dei Monopoli e della Direzione Organizzazione e Digital Transformation, Ufficio Processi, sviluppo e servizi...

Segue a pag. 4

Intervista a Martino Landi sulla rivista Unem

Leggi l'intervista su www.faib.it

Segue a pag. 4

Accordo IP, attenzione alle prossime scadenze

Faib, insieme alle altre Federazioni, ha sottoscritto l'Accordo dell'11 dicembre 2020 con Italiana Petroli e sta monitorando la corretta applicazione dell'intesa.

Segue a pag. 4

Mafia e carburanti, Faib: la maxi inchiesta conferma il salto mafioso dell'illegalità nella distribuzione carburanti.

“La Maxi inchiesta delle procure di Roma, Napoli, Reggio Calabria e Catanzaro, per Martino Landi Presidente di Faib Confesercenti conferma che laddove c'è una massa enorme di danaro, stimata in oltre 12 miliardi di euro, ...

Segue a pag. 5

Le mafie sono leader del mercato dei carburanti

**Comunicato stampa
Faib Fegica Figisc
8 Aprile 2021**

Leggi il comunicato stampa su www.faib.it

Segue a pag. 5

Benzinai, Vincenzo Nettis è il nuovo presidente di Faib-Confesercenti

“Necessario tutelare il lavoro e il ruolo dei gestori in un mercato in piena transizione”

Torino, 2 aprile 2021 – Vincenzo Nettis è il nuovo presidente provinciale della Faib, la federazione dei benzinai di Confesercenti Torino. Classe 75, coniugato, con esperienze lavorative maturate in ambito commerciale, gestore di un impianto di distribuzione in Torino, Nettis porta avanti una vocazione di famiglia nel mondo della rappresentanza dell'associazione: il padre Gianni, infatti, ha guidato la Faib nel corso di molti anni.

Segue a pag. 5

Le associazioni dei gestori Faib Confesercenti, Fegica Cisl, Figisc/Anisa Confcommercio incontrano il ministro Cingolani al quale consegnano una bozza di DDL sulla riforma del settore.

Di seguito la relazione illustrativa della bozza di DDL e comunicato congiunto

(Misure per la transizione della rete distributiva dei prodotti energetici per uso di autotrazione verso la mobilità sostenibile, nonché per l'efficienza del mercato, la tutela degli operatori commerciali ed il contrasto delle attività illegali)

RELAZIONE ILLUSTRATIVA.

Gli obiettivi europei e nazionali di progressiva decarbonizzazione della mobilità, fino all'azzeramento delle emissioni in meno di trenta anni, impongono sin d'ora una precisa strategia per governare una transizione di straordinaria complessità sia in termini di investimenti che di interventi necessari per gestire i relativi effetti economici e sociali. La prima e più importante infrastruttura funzionale al perseguimento degli obiettivi è certamente la rete di distribuzione carburanti, che oggi è il pilastro della mobilità su gomma ed il cui ruolo va quindi ridefinito nel nuovo scenario. Non vi è dubbio che per il biometano, i biocarburanti liquidi e, in prospettiva, per l'idrogeno la rete di distribuzione carburanti sia l'unico canale distributivo realisticamente utilizzabile; tuttavia, la stessa rete ha un ruolo centrale anche per la ricarica dei veicoli elettrici. E' evidente infatti che le "colonnine" a bassa potenza (da pochi kW, ad alcune decine di kW) consentono ricariche molto lente, che necessitano di alcune ore, non permettendo un utilizzo del veicolo elettrico competitivo, in termini di fruibilità, con quello del veicolo con motore a scoppio. Il rischio, rimanendo sostanzialmente le cose in questo

modo, è che i veicoli elettrici rimangano un mercato di nicchia, composto di seconde o terze auto acquistate solo da utenti "ricchi" che possono permetterselo. Al contrario, un rifornimento ad alta potenza (superiore a 300 kW), che permette di effettuare la ricarica in meno di 20 minuti, consentirebbe un utilizzo del veicolo elettrico del tutto assimilabile a quello di un veicolo con motore a scoppio. Ad oggi in Italia è stato realizzato un numero molto limitato di stazioni di rifornimento ad alta potenza ed il motivo è facilmente spiegabile: si tratta di investimenti rilevanti che troverebbero giustificazione economica solo in presenza di una adeguata domanda che tuttavia fatica a generarsi proprio per l'assenza di tali infrastrutture. Si tratta, quindi, di una situazione in cui il solo mercato non può dare una efficace soluzione al problema. Ne deriva l'esigenza di un intervento dello Stato che consenta di programmare la realizzazione di un numero di stazioni di rifornimento ad alta potenza appropriato, su base territoriale, a garantire il soddisfacimento non solo della domanda esistente ma anche di quella che si intende progressivamente attivare per conseguire gli obiettivi di decarbonizzazione della mobilità. Tali investimenti non saranno i soli da effettuare sull'attuale rete di distribuzione carburanti: oltre a quelli riguardanti gli altri prodotti energetici per la mobilità (biometano, i biocarburanti liquidi e idrogeno) sarà infatti necessario procedere alla progressiva bonifica degli stoccaggi di carburanti esistenti. Per governare la transizione verso la decarbonizzazione della mobilità l'incentivazione degli investimenti è certamente necessaria, ma non sufficiente a garantire l'ordinato sviluppo della rete. A questo scopo è indispensabile che lo Stato si doti degli strumenti di programmazione tipici delle attività in concessione. Pag. 2 di 3 A rafforzare le motivazioni di tale scelta esiste anche un'altra opportunità connessa alla realizzazione di stazioni di rifornimento ad alta potenza. Infatti, tali stazioni, che sono di norma alimentate in media tensione, potrebbero essere dotate di un proprio impianto di accumulo che

svolgerebbe una duplice funzione: da una parte consentirebbe di smussare le curve di carico sulla rete, riducendo in tal modo gli investimenti sulla rete di distribuzione elettrica, e dall'altra potrebbe contribuire a livello locale e nazionale alla gestione della produzione da fonti rinnovabili intermittenti che sarà evidentemente crescente. La gestione coordinata di tali impianti di accumulo, che a regime può raggiungere una dimensione complessiva di alcune migliaia di MW, deve essere affidata ovviamente ai concessionari della distribuzione elettrica; ne deriva l'esigenza che anche l'attività di accumulo nelle stazioni di rifornimento sia oggetto di concessione. In termini generali, va sottolineato come l'utilizzo dello strumento della concessione nel settore specifico non sia di alcun ostacolo alla concorrenza oltretutto essere ampiamente giustificato, tra l'altro, dagli impegni assunti dall'Italia a fronte della legislazione comunitaria vigente che impone agli Stati Membri l'obbligo di detenere un quantitativo minimo di scorte petrolifere, nonché di prodotti finiti, che devono essere assicurate annualmente da tutti i soggetti che nell'anno precedente hanno immesso in consumo prodotti energetici, oltretutto dall'Organismo Centrale di Stoccaggio Italiano (OCSIT) che ha il compito di acquisire, mantenere, vendere e trasportare scorte specifiche nel territorio italiano. Al contrario, esso appare essere, a condizioni date, lo strumento più idoneo a contrastare in modo efficace i sempre più diffusi fenomeni di illegalità che attualmente comportano l'evasione di consistenti importi fiscali e penalizzano gravemente gli operatori onesti, falsando la concorrenza. Non c'è dubbio, infatti, che la concessione offra la possibilità di operare più stringenti controlli ex ante, attraverso la determinazione degli opportuni criteri e requisiti specifici domandati sia al richiedente, che alla stazione di rifornimento, in termini di qualità e diversificazione dell'offerta, oltre a possedere in sé mezzi più efficaci per contrastare e perseguire comportamenti inadempienti ex post, come la decadenza per il venir meno dei suddetti requisiti o la revoca per

motivi di pubblico interesse. A questo proposito va considerato che se lo strumento della concessione, da una parte, sembra essere il supporto più utile per dare maggiore incisività alle misure quali la fatturazione elettronica, la comunicazione telematica dei corrispettivi, l'introduzione dell'e-DAS, varate per contrastare i comportamenti illegali sul piano della fornitura dei prodotti, per altro verso, ma allo stesso modo, consentirà più adeguate verifiche e controlli anche sul piano della rispondenza alle leggi del trattamento contrattuale del capitale umano variamente impiegato dal livello distributivo finale della filiera: elemento finora trascurato e sottovalutato, ma che appare altrettanto strategico, sia per impedire un facile sbocco al consumo dei prodotti clandestini, che per neutralizzare illeciti vantaggi competitivi. Infine, lo strumento della concessione consentirà di procedere alla razionalizzazione della rete di distribuzione carburanti -questione rimasta irrisolta da decenni e che mina la produttività e l'efficienza della rete stessa- sulla base di criteri oggettivi e non discriminatori, basati anche sulla disponibilità e sulla possibilità tecnica degli operatori ad investire sulla decarbonizzazione. La materia complessiva della decarbonizzazione della mobilità tocca trasversalmente competenze statali e competenze concorrenti statali e regionali. Ai sensi dell'articolo 117, secondo comma della Costituzione, allo Stato compete, in via esclusiva, la potestà legislativa per la "tutela dell'ambiente, dell'ecosistema"; appartiene invece alla potestà legislativa concorrente tra Stato e regioni, ai sensi dell'articolo 117, terzo comma, la materia della "produzione, trasporto e distribuzione nazionale dell'energia". Pag. 3 di 3 Alle Regioni va dunque demandata la disciplina, con legge, delle modalità e delle procedure di assegnazione delle concessioni. Allo Stato compete fissare obiettivi, criteri e parametri cui le leggi regionali dovranno attenersi; tra essi, il numero minimo di stazioni di rifornimento ad alta potenza e degli altri impianti per la fornitura di prodotti energetici decarbonizzati da realizzare in rapporto alla popolazione, con i

relativi obiettivi intermedi, la durata delle nuove concessioni, in relazione alla complessità delle proposte progettuali presentate e all'importo degli investimenti, i criteri per fissare le distanze minime e massime da rispettare tra le stazioni di servizio e per garantire una fornitura adeguata anche ai comuni isolati. Lo strumento migliore per individuare gli obiettivi nazionali è naturalmente il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC), che per avere la valenza di atto di indirizzo e coordinamento alle Regioni ed alle Province autonome va emanato con apposito Decreto del Presidente della Repubblica. Entro un anno dall'entrata in vigore del DPR dovranno poi essere emanate le leggi regionali ed avviate le procedure di assegnazione delle nuove concessioni; in caso di mancato rispetto del termine di avvio da parte della Regione interessata si prevede l'esercizio di poteri sostitutivi da parte dello Stato. Dal punto di vista economico le necessità di finanziamento degli investimenti non sono le sole cui occorre far fronte: va infatti tenuto conto della necessità di gestire gli impatti, anche occupazionali, connessi alle chiusure dei punti vendita carburanti che non otterranno la concessione. Ne deriva la necessità di prevedere un meccanismo in grado di garantire adeguate risorse per incentivare gli investimenti, indennizzare proprietari e gestori degli impianti esistenti cui non è rilasciata la concessione e consentire la bonifica degli impianti nei casi in cui i proprietari non abbiano adempiuto. Tale meccanismo è individuato nell'istituzione di un "Fondo per la decarbonizzazione della rete distributiva di prodotti energetici per autotrazione". Tale fondo, fatti salvi eventuali contributi a carico del bilancio della Stato, è alimentato da un "Onere generale di sistema per la mobilità sostenibile", ovvero da un corrispettivo per l'uso della rete di distribuzione di prodotti energetici per autotrazione, cui assoggettare tutti i prodotti energetici destinati alla mobilità diversi da quelli decarbonizzati. La gestione del Fondo e la determinazione annuale di tale onere di sistema, per ciascuno dei prodotti, è affidata all'Autorità di regolazione per energia, reti e

ambiente (ARERA), che già gestisce gli analoghi oneri di sistema per finanziare, tra l'altro, l'incentivazione delle fonti rinnovabili. Alla stessa ARERA è affidata la regolazione delle modalità di riscossione dell'onere di sistema e di erogazione di incentivi, indennizzi e contributi. E' invece affidata ad apposito decreto del Ministro per la Transizione Ecologica, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, su proposta dell'ARERA e sentite le associazioni dei principali operatori nonché le organizzazioni di categoria dei gestori più rappresentative a livello nazionale, la determinazione degli incentivi a ciascuna tipologia di investimento e degli indennizzi ai proprietari degli impianti esistenti cui non è rilasciata la concessione e ai relativi gestori. Infine, per garantire la bonifica ambientale e l'effettivo smantellamento di impianti che, decorsi tre anni dalla data di entrata in vigore della legge, non siano oggetto di concessione ed i cui proprietari non abbiano provveduto alla bonifica ambientale del sottosuolo e della riduzione in pristino delle superfici, con lo stesso decreto ministeriale la proprietà di tali suddetti impianti è conferita ad una società pubblica cui sono erogati contributi a copertura delle spese sostenute, fatta salva ogni modalità di rivalsa sui precedenti proprietari.

Comunicato stampa 15 aprile

I GESTORI INCONTRANO CINGOLANI (MITE). PREDISPORRE LA RETE ALLA DECARBONIZZAZIONE DEI PRODOTTI ENERGETICI PER LA MOBILITA'.

Le Organizzazioni di categoria dei Gestori impianti carburanti -Faib Confesercenti, Fegica Cisl e Figisc/Anisa Confcommercio- hanno incontrato, nella giornata di ieri, il Ministro della transizione ecologica, Prof. Roberto Cingolani, alla cui attenzione hanno rimesso una proposta normativa articolata, il cui scopo dichiarato è quello di intervenire efficacemente sulla attuale rete distributiva dei

carburanti, perché possa costituire un punto di riferimento centrale del progetto di transizione ecologica e di progressiva decarbonizzazione anche dei prodotti energetici per autotrazione. E' quanto si legge in un comunicato congiunto diffuso dalle tre Federazioni. Ma perché sia possibile raccogliere i finanziamenti pubblici (Recovery fund) e privati necessari ad uno scopo tanto ambizioso -prosegue la nota sindacale- è indispensabile immediatamente avviare una azione di vera e propria trasformazione della attuale rete distributiva. Il Ministro ha convenuto con le Organizzazioni dei Gestori che la più importante infrastruttura esistente e funzionale al perseguimento degli obiettivi posti dal PNIEC -vale a dire, la rete di distribuzione carburanti, pilastro della mobilità su gomma- dovrà ricoprire un ruolo centrale per ottenere la progressiva decarbonizzazione del trasporto delle merci e della mobilità delle persone. E' proprio con un tale proposito che Faib, Fegica e Figisc/Anisa hanno illustrato al Prof. Cingolani una bozza di articolato teso a dotare lo Stato degli strumenti di programmazione tipici delle attività in Concessione per garantire l'ordinato sviluppo della rete con criteri di efficienza, razionalità e modernizzazione. Nelle attuali condizioni -rilevano i Sindacati- la Concessione è lo strumento più idoneo a favorire l'integrazione degli impianti esistenti con l'offerta di altri prodotti energetici per autotrazione come biometano, biocarburanti liquidi, idrogeno ed elettrico a potenze adeguate, che tuttavia necessitano di investimenti tanto rilevanti da essere altrimenti giustificati solo da una domanda che tuttavia stenta a decollare. La stessa Concessione, oltre al resto, è anche lo strumento che ha in sé le caratteristiche per contrastare in modo efficiente anche il fenomeno dell'illegalità, potendo imporre requisiti e criteri preventivi agli operatori e intervenire efficacemente in caso di gravi violazioni con gli istituti della decadenza e della revoca del titolo. Le Organizzazioni dei Gestori -conclude la nota congiunta- hanno infine espresso l'auspicio motivato che sia direttamente il

Governo ad assumere l'iniziativa legislativa.

Corrispettivi distributori carburanti, Faib Fegica e Figisc all'Agenzia delle Dogane: urgente introdurre fase transitoria nel primo semestre del 2021

Faib Confesercenti, Fegica Cisl e Figisc Confcommercio con una nota unitaria hanno richiamato l'attenzione dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e della Direzione Organizzazione e Digital Transformation, Ufficio Processi, Sviluppo e Servizi relativamente alla memorizzazione elettronica e trasmissione telematica dei dati dei corrispettivi di cui al comma 1 dell'art. 2 del D. Lgs.05/08/2015 n. 127, con riferimento alle cessioni di benzina o di gasolio destinati ad essere utilizzati come carburanti per motori, adottata attraverso un'apposita procedura web disponibile sul Portale Unico Dogane Monopoli (PUDM), evidenziando che di fatto si è giunti alla conclusione del primo trimestre dell'anno finanziario 2021 e, come è noto, la stragrande maggioranza della categoria dei gestori di distribuzione carburanti che liquidano l'iva trimestralmente è chiamata, entro il 30 aprile p.v., a comunicare gli incassi giornalieri di benzina e gasolio. Nella nota le Federazioni fanno presente che "nonostante l'azione compiuta dalle Associazioni sul territorio, lo sforzo compiuto a partire dalle singole attività, registrano diverse difficoltà applicative, sia in termini di "certificazione", che di applicazione concreta, dubbi interpretativi, applicazioni difformi e la necessità di valutare aspetti che potrebbero essere semplificati." Per questo, le Federazioni unitariamente ritengono che "occorra svolgere con urgenza un incontro che affronti i vari aspetti emersi, in modo da permettere una valutazione dello stato di

applicazione. Inoltre, occorre da subito considerare la portata innovativa per la totalità della categoria, anche per i più piccoli impianti stradali, adottando un provvedimento che definisca una necessaria fase transitoria/sperimentale di adozione, almeno fino al 30 luglio, senza aggravii di sanzioni per ritardate o comunicazioni difformi e che supporti i singoli operatori fornendo canali diretti di assistenza tecnica" In altre parole, per Faib Confesercenti, Fegica Cisl e Figisc Confcommercio "è urgente valutare un intervento che assicuri almeno 6 mesi di tolleranza, senza sanzioni, su errori o difformità nella trasmissione, nella convinzione che le innovazioni tecnologiche hanno bisogno di essere accompagnate in quanto non può esporre ad oneri l'insieme della categoria che resta molto debole e poco attrezzata."

Intervista a Martino Landi sulla rivista Unem

Inoltriamo il link alla rivista di Unem dedicata alla mobilità e alle stazioni di servizio carburanti dove a pagina 42 trovate anche l'intervista al Presidente Landi.

Il numero della rivista è particolarmente interessante perché affronta i temi della transizione ecologica commentati dagli attori di filiera e da esperti. I temi sono anche quelli al centro della nostra Assemblea convocata per il 12 maggio pv.

Leggi l'intervista su www.faib.it

Accordo IP, attenzione alle prossime scadenze

Faib, insieme alle altre Federazioni, ha sottoscritto l'Accordo dell'11 dicembre 2020 con Italiana Petroli e sta monitorando la corretta applicazione dell'intesa. Per agevolare questo lavoro e rendere proficuo lo sforzo messo in atto, si

richiede a tutti i gestori a marchio e a tutte le sedi territoriali di segnalare eventuali anomalie, in ordine alla corretta applicazione dei margini riconosciuti in funzione delle tipologie di vendita, del riconoscimento dei cali e di tutto quanto previsto nel rispetto reciproco delle parti.

Una corretta e puntuale informazione da parte dei gestori, associati e non, ci consente di poter attuare correttamente l'Accordo in sede di applicazione negli incontri periodici che stiamo avendo con l'azienda.

Si ricorda, inoltre, così come previsto al paragrafo 19 del suddetto accordo, che tutti i gestori ex Total-Erg interessati al conguaglio giacenze 31 dicembre 2018 devono, al fine del riconoscimento del rimborso, formalizzare alla compagnia la richiesta entro il 30 aprile prossimo, così come aver definito tramite accordi individuali tutte le partite aperte in contenzioso tra azienda e singolo gestore, cali compresi fino a tutto il 2020 entro la data del 30 giugno. Si invitano pertanto tutte le gestioni ad attivarsi per il corretto funzionamento dell'Accordo, segnalandoci laddove non è stato possibile raggiungere un'intesa i casi sospesi da rinviare alla apposita commissione paritetica istituita dall'Accordo stesso.

Segnaliamo nuovamente che sul Cipreg i gestori IP provenienti da altri marchi percepiscono margini di accantonamento differenziati. Per cui è importante che i gestori aderiscano al Cipreg per poter accedere al margine di accantonamento condiviso nell'ultimo Accordo. Ricordiamo che su questo punto è operativo il servizio predisposto da Faib, ossia Faib Service che può affiancare i gestori singolarmente nella pratica di adesione al Cipreg.

La Faib ricorda ai gestori che possono rivolgersi alle sedi territoriali, mentre il nazionale, insieme al proprio comitato di colore, si rende disponibile a promuovere incontri qualora si rendessero utili in questa delicata fase dell'applicazione dell'accordo.

Mafia e carburanti, Faib: la maxi inchiesta conferma il salto mafioso dell'illegalità nella distribuzione carburanti.

“La Maxi inchiesta delle procure di Roma, Napoli, Reggio Calabria e Catanzaro, per Martino Landi Presidente di Faib Confesercenti, conferma che laddove c'è una massa enorme di danaro, stimata in oltre 12 miliardi di euro, non può esserci piccola illegalità ma grandi organizzazioni criminali organizzate all'opera. L'inchiesta delle procure dice chiaramente che clan camorristici e ndraghetisti sono penetrati pesantemente nella distribuzione carburanti in modo sistematico. Le organizzazioni criminali sono nel sistema in modo invasivo e a quanto appare diffuso. A fronte di un quadro di illegalità così vasto, come denunciato da tempo dalle Federazioni dei gestori, senza peraltro immaginare un quadro così compromesso, continua Landi, non si comprende perché si continui ad oberare i gestori carburanti, già ultra controllati, a monte e a valle, di oneri e pesi amministrativi che nulla aggiungono alla lotta all'evasione e non si alzi invece il livello dei controlli, rafforzando le misure di contrasto sul territorio e sorvegliando in fase di ingresso i prodotti petroliferi nel paese, lungo la frontiera orientale e le coste, e monitorando e razionalizzando i depositi commerciali, cresciuti a dismisura negli ultimi anni, quasi in parallelo con la crescita dell'evasione iva e accise, attraverso criteri selettivi e requisiti oggettivi, senza deroghe alcuna.

Inoltre, l'esperienza ci dice che manca un sistema efficiente di controlli su larga scala sulla qualità dei carburanti. Basterebbe controllare i pv con prezzi anomali.

Ancora una volta, la lotta e il contrasto all'illegalità dovrebbe essere tema di filiera condiviso - conclude Landi - ed invece fino ad oggi si è preferito buttare la croce sui gestori con l'introduzione obbligatoria dei corrispettivi elettronici, e-das elettronico per

FAIB Informa 4

finire al registro UTF elettronico, facendosi carico dei relativi costi aggiuntivi sulle loro spalle. Oggi emerge un quadro complesso che denuncia la limitatezza degli interventi fin qui introdotti tralasciando la prateria della logistica nelle mani delle infiltrazioni criminali.”

Le mafie sono leader del mercato dei carburanti

Faib Fegica Figisc
Comunicato stampa 8 Aprile 2021

Leggi il comunicato stampa su www.faib.it

Benzinai, Vincenzo Nettis è il nuovo presidente di Faib-Confesercenti

“Necessario tutelare il lavoro e il ruolo dei gestori in un mercato in piena transizione”

Torino, 2 aprile 2021 – Vincenzo Nettis è il nuovo presidente provinciale della Faib, la federazione dei benzinai di Confesercenti Torino. Classe 75, coniugato, con esperienze lavorative maturate in ambito commerciale, gestore di un impianto di distribuzione in Torino, Nettis porta avanti una vocazione di famiglia nel mondo della rappresentanza dell'associazione: il padre Gianni, infatti, ha guidato la Faib nel corso di molti anni.

“Mi è stato affidato il mandato di tutelare il lavoro e il ruolo del gestore in un mercato che sta cambiando pelle a causa della transizione energetica. Il mutamento è accelerato dall'emergenza sanitaria che sta stravolgendo le abitudini dei consumatori e della mobilità, dice Nettis. “In questo contesto incidono anche le novità di carattere fiscale che hanno stravolto il nostro lavoro: un contesto in rapida evoluzione in cui l'associazione deve essere il punto di riferimento per i gestori e la cui sfida essenziale sarà quella di stabilire nuovi rapporti con le compagnie petrolifere”.